

Bezirksamt Pankow von Berlin
Einreicher: Leiter der Abteilung Stadtentwicklung

B E S C H L U S S

Bezirksamt Pankow von Berlin

Beschlussgegenstand: Ausbau des Fahrrad-Nebenrouten-
netzes in Pankow

Beschluss-Nr.: VII-1700/2016 Anzahl der Ausfertigungen: 8

Beschluss-T.: 23.08.2016 Verteiler:
- Bezirksbürgermeister
- Mitglieder des Bezirksamtes (4x)
- Leiter des Rechtsamtes
- Leiter des Steuerungsdienstes
- Büro des Bezirksbürgermeisters

Das Bezirksamt beschließt:

Die aus der Anlage ersichtliche Vorlage ist der Bezirksverordnetenversammlung zur Kenntnis zu geben.

Matthias Köhne
Bezirksbürgermeister

An die
Bezirksverordnetenversammlung

Drucksache-Nr.:VII-1149

Vorlage zur Kenntnisnahme für die Bezirksverordnetenversammlung gemäß § 13 BezVG

1. Zwischenbericht

Ausbau des Fahrrad-Nebenroutennetzes in Pankow

Wir bitten zur Kenntnis zu nehmen:

In Erledigung des in der 41. Sitzung am 29.06.2016 angenommenen Ersuchens der Bezirksverordnetenversammlung – Drucksache Nr.: VII-1149

„Das Bezirksamt wird ersucht:

- 1. Der BVV über die Umsetzung der Empfehlungen aus der Nahbereichskonzeption Radverkehr für den Bezirk Pankow im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung aus dem Jahr 2007 zu berichten und dabei den Bedarf für die Erweiterung des Nebenroutennetzes im Hinblick auf den wachsenden Bezirk zu aktualisieren.*
- 2. Der BVV bezirkswerte Nebenrouten vorzuschlagen und die hierfür notwendigen Maßnahmen darzustellen.“*

wird gemäß § 13 Bezirksverwaltungsgesetz berichtet:

Zu 1.

Im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt wurde 2007 ein Nahbereichskonzept für den Radverkehr für Pankow erarbeitet.

Im Rahmen der Ausführung von investiven Straßenbaumaßnahmen und bei der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Infrastrukturprogramm zur Verbesserung des Radverkehrs sowie bei den aus Sondermitteln finanzierten Straßenbauvorhaben wurden die dort vorgeschlagenen Fahrradrouten teilweise umgesetzt.

Zu den 12 FahrradROUTENVORSCHLÄGEN wurden in der Konzeption der jeweilige Handlungsbedarf und die entsprechenden Lösungsansätze aufgeführt, über deren Abarbeitung nun berichtet werden soll.

Pankow-Route Pa1 „Blankenfelder Express“

Schönhauser Allee – Berliner Straße – Ossietzkystraße – Majakowskiring – Stille Straße – Güllweg – Waldstraße – Kastanienallee – Dietzgenstraße – Blankenfelder Chaussee

Stand der Umsetzung:

- Berliner Straße von Granitzstraße bis Breite Straße: Umbau ist von 2009 bis 2012 erfolgt, beidseits sind Radverkehrsanlagen vorhanden.
- Güllweg/Hermann-Hesse-Straße/Waldstraße: Zur Verbesserung der Querungssituation für Radfahrer ist ein umfassendes Verkehrskonzept erforderlich, bei dem auch die Straßenbahnhaltestelle beachtet werden soll. Die Asphaltierung des Güllweges muss über das Radverkehrsprogramm finanziert werden, das ist nach Klärung der Verkehrssituation in der Hermann-Hesse-Straße möglich. Die Finanzierung ist vorabgestimmt.
- Kastanienallee/Dietzgenstraße: Vorplanungsunterlage für die Kastanienallee zwischen Friedrich-Engels-Straße und Dietzgenstraße wurde erstellt. Dort sind Radverkehrsanlagen vorgesehen, Ausführung frühestens ab 2018.
- Dietzgenstraße zwischen Kastanienallee und Rosenthaler Weg: Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Westseite wurden 2016 angelegt.
- Blankenfelde bis Stadtgrenze: Radverkehrsanlagen sind vorhanden.

Pankow Route Pa2 „Buchholz Express“

Wollankstraße – Breite Straße – Ossietzkystraße – Schlosspark – Schlossallee – Pasewalker Straße – Berliner Straße – Hauptstraße – Schönerlinder Straße

Stand der Umsetzung:

- Wollankstraße: Umbau ist von 2009 bis 2012 erfolgt, Radverkehrsanlagen sind vorhanden.
- Breite Straße Südseite: Für den Abschnitt südlich der Kirche ist eine Verkehrskonzeption erforderlich, zur Schaffung der Radverkehrsanlagen sind hier erhebliche Eingriffe in den vorhandenen Straßenraum erforderlich.
- Pasewalker Straße zwischen Schlossallee und Marienstraße: Umbau ist von 2008 bis 2011 erfolgt, Radverkehrsanlagen sind vorhanden.
- Pasewalker Straße/Berliner Straße zwischen Eweststraße und Blankenfelder Straße: Bauplanungsunterlage für die Herrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr wird derzeit erstellt. Ausführung im Zusammenhang mit der Errichtung einer Lichtsignalanlage am Kno-

tenpunkt Pasewalker Straße/Berliner Straße/Bahnhofstraße voraussichtlich ab 2017.

- Hauptstraße zwischen Mühlenstraße und Blankenfelder Straße: hier wurde noch kein Planungsansatz erarbeitet.
- Hauptstraße/Schönerlinder Straße zwischen Mühlen- und Triftstraße: Als Alternativroute wird in der Konzeption bereits die Triftstraße vorgeschlagen. Für den Umbau der Triftstraße wird gegenwärtig eine Bauplanungsunterlage erarbeitet, hierbei werden auch Radverkehrsanlagen geplant. Die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens ist erforderlich.

Pankow Route Pa3 „Buch Express“

Prenzlauer Allee – Heinersdorfer Straße – Am Steinberg – Romain-Rolland-Straße – Malchower Straße – Straße 30 – Blankenburger Straße – Heinersdorfer Straße – Krugstege – Alt Blankenburg – Karower Damm – Blankenburger Chaussee – Alt Karow – Bucher Chaussee – Karower Chaussee – Wiltbergstraße

Stand der Umsetzung:

- Prenzlauer Promenade/Heinersdorfer Straße: Zur Anbindung der Radroute an die Wisbyer Straße und Osseestraße wird gegenwärtig eine Verkehrslösung zur Führung des Fahrradverkehrs über den Galigaplatz erarbeitet. Umsetzung voraussichtlich ab 2016.
- Heinersdorfer Straße/Pistoriusstraße/Am Steinberg: Mittelinsel als Querungshilfe über die Pistoriusstraße und ein Geh-/Radweg als Verbindung zwischen Pistoriusstraße und Am Steinberg wurden errichtet.
- Verbindung Am Steinberg/Romain-Rolland-Straße: Als Netzelement N3 Teil der geplanten Heinersdorfer Verkehrslösung, Realisierung erst langfristig möglich. Gegenwärtig existiert diese Verbindung nicht.
- Blankenburger Straße/Straße 30 und Blankenburger Straße zwischen Straße 30 und Industriebahn, hier sind die Geh- und Radwege im Straßenzug Blankenburger Straße – Heinersdorfer Straße nutzbar.
- Krugstege und Alt Blankenburg: Radverkehrsanlagen sind seit dem Umbau des Straßenzugs in den Jahren 2008 bis 2010 beidseits durchgängig vorhanden.
- Sellheimbrücke: Brückenbauwerk ist sanierungsbedürftig, in diesem Zusammenhang werden Radverkehrsanlagen berücksichtigt. Ausführungszeitraum ist noch nicht absehbar.
- Alt Karow: Als Ergänzung zum Geh- und Radweg auf der Ostseite wurde auf der Westseite der Fahrbahn 2015 ein Schutzstreifen für den Radverkehr markiert.
- Der Ausbau der Wiltbergstraße einschließlich Radverkehrsanlagen wurde begonnen, Fertigstellung voraussichtlich 2019.

Pankow-Route Pa4 „Weißensee Express“:

Greifswalder Straße – Gürtelstraße – Bizetstraße – Gartenstraße – Falkenberger Straße – HansasträÙe

Stand der Umsetzung:

- Greifswalder Straße/Grellstraße: Knotenpunkt wurde mit Radverkehrsanlagen ausgestattet.
- Greifswalder Straße: StraÙenzug wurde inzwischen komplett mit Radverkehrsanlagen versehen.
- Bizetstraße/Indira-Gandhi-StraÙe/Gartenstraße und Buschallee/Gartenstraße: Querungssituationen über die Indira-Gandhi-StraÙe und die Buschallee bisher noch ungeklärt. Alternativroute in Richtung Hohenschönhausen, wie Tangentialroute 2 und Querung der Indira-Gandhi-StraÙe am Knotenpunkt HansasträÙe, ist bis zur Buschallee mit Schutzstreifen für den Radverkehr ausgestattet.
- Weitere Alternative: Nutzung der Radfahrstreifen in der Buschallee von Berliner Allee bis HansasträÙe.
- HansasträÙe von Buschallee bis Bezirksgrenze: Nutzung des gemeinsamen Geh- und Radwegs möglich.

Pankow-Route Pa5 „Prenzlauer Berg – Tangente“:

Bernauer Straße – Oderberger Straße – Kollwitzplatz – Marienburger Straße – Hufelandstraße

Stand der Umsetzung:

- Wurde im Nahbereichskonzept nicht näher untersucht. Handlungsbedarf ergibt sich aus der Art der Fahrbahnbefestigung mit Großpflaster (Reihensteinpflaster). Asphaltierung des StraÙenzuges Wörther-, Marienburger- und Hufelandstraße ist mit erheblichem Mittelbedarf verbunden und hat Einfluss auf das Stadtbild.
- Als Alternative kann auf die derzeit in der Umsetzung befindlichen Schutzstreifen in der Danziger Straße verwiesen werden.

Pankow Route Pa6 „Ringbahn – Tangente“:

Behmstraße – Schivelbeiner Straße – Wichertstraße – Thomas-Mann-StraÙe – Hanns-Eisler-StraÙe – Stedinger Weg

Stand der Umsetzung:

- Unfallschwerpunkte Schivelbeiner Straße/SchönflieÙer Straße und Schivelbeiner Straße/Schönhauser Allee/Wichertstraße wurden inzwischen durch den Bau von Lichtsignalanlagen entschärft.

- Thomas-Mann-Straße/Hanns-Eisler-Straße: Radweg wurde markiert.
- Stedinger Weg: (kurzer Abschnitt Kopfsteinpflaster) für die Asphaltierung muss noch die Finanzierungsmöglichkeit geklärt werden.

Pankow Route Pa7 „Heinersdorf – Tangente“:

Wollankstraße – Florastraße – Berliner Straße – Kissingenstraße – Eremitenstraße - Am Wasserturm – Straße 56 – Straße 46 – Romain-Rolland-Straße – Rennbahnstraße – Pasedagplatz – Liebermannstraße – Trarbacher Straße – Bernkasteler Straße – Trierer Straße – Gartenstraße – Else-Jahn-Straße – Hansastrasse (Wohngebietsstraße)

Stand der Umsetzung:

- Wollankstraße: wurde umgebaut und mit Radverkehrsanlagen ausgestattet.
- In der Florastraße gilt trotz Busverkehr Tempo 30, um den Fahrradverkehr auf der Fahrbahn zu ermöglichen.
- Berliner Straße: wurde umgebaut und mit Radverkehrsanlagen ausgestattet.
- Kissingenstraße: soll zukünftig mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Die Maßnahme wird dann über das Radverkehrsprogramm der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zu finanzieren sein, hat dort aber keine hohe Priorität. Alternativ kann die Granitzstraße genutzt werden, die bereits abschnittsweise mit Radverkehrsanlagen versehen wurde.
- Querung der Prenzlauer Promenade in Höhe Kissingenstraße und Fußweg zur Eremitenstraße: Dieser Vorschlag wird als problematisch angesehen, weil der Fußweg zur Eremitenstraße sehr schmal ist und die Straßenführung im Wohngebiet Am Wasserturm unübersichtlich ist. Außerdem ist die Asphaltierung der Straße Am Wasserturm mit hohen Kosten verbunden, die Finanzierung ist derzeit nicht möglich.
- Alternativen, wie die Führung über die Granitzstraße und die Rothenbachstraße, müssen weiter untersucht werden. Die verkehrssichere Gestaltung des Knotenpunktes Granitzstraße/Prenzlauer Promenade/Rothenbachstraße ist hierbei aber vorrangig und dafür gibt es bisher keinen Planungsansatz.
- Eine weitere Alternative wird im Nahbereichskonzept bereits erwähnt, die Führung über die Treskowstraße. Hier wurde bereits eine Quermöglichkeit über die Prenzlauer Promenade geschaffen, die Führung des Radverkehrs in der Prenzlauer Promenade in Richtung Norden bleibt aber bis zum Bau von Rad- und Gehwegen auf der Ostseite der Prenzlauer Promenade ungelöst. Von der Treskowstraße ausgehend, bietet sich die Nutzung der Straße 49 als Verbindung zur Straße Am Steinberg an.
- Romain-Rolland-Straße/Rennbahnstraße: vorhandene Radwege sind

nutzbar.

- Rennbahnstraße am Pasedagplatz: Querungshilfen sind derzeit in Planung. Die Öffnung der Einbahnstraße für den Fahrradverkehr ist erfolgt.
- Liebermannstraße/Bernkasteler Straße: der bereits hergestellte Schutzstreifen in der Berliner Allee kann genutzt werden. Die Nutzung der Radverkehrsanlagen in der Buschallee und Hansastraße ist im weiteren Verlauf möglich. Zwischen der Wohngebietsstraße Hansastraße und dem Orankeweg (Fahrradstraße im Bezirk Lichtenberg) wurde eine Radwegverbindung gebaut.

Pankow Route Pa8 „Karow – Tangente“:

Kopenhagener Straße – Hauptstraße – Kräuterweg (keine öffentliche Straße) – Rosenthaler Weg – Mühlenstraße – Gravensteinstraße – Straße 74 – Fleischlenstraße – Krontaler Straße – Streckfußstraße – Pankgrafenstraße – Bahnhofstraße – Hubertusdamm – Frundsbergstraße – Busonistraße – Am Elsenbrocken – Achillesstraße – Ingwäonenweg – Am Luchgraben

Stand der Umsetzung

- Hauptstraße, Wilhelmsruh: die Herstellung von Radverkehrsanlagen wurde geprüft, die Maßnahme wäre mit der deutlichen Reduzierung des Stellplatzangebotes verbunden. Mittelfristig ist die Finanzierung aus Mitteln des Radverkehrsprogrammes der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt möglich.
- Hauptstraße, Rosenthal: Der Ausbau ist Bestandteil der Investitionsplanung des Bezirks. Der Ausführungsbeginn ist ab 2020 geplant, dann werden auch dort Radverkehrsanlagen geschaffen.
- Rosenthaler Weg: Der Ausbau/Umbau zwischen Blankenfelder Chaussee und Picardieweg wurde begonnen. Nach der Fertigstellung der Baumaßnahme, voraussichtlich in 2019, wird auch dieser Straßenabschnitt komplett mit Radverkehrsanlagen ausgestattet sein.
- Ingwäonenweg/Am Luchgraben: im Nahbereichskonzept wird noch Handlungsbedarf bei der Gestaltung der Verbindung gesehen. Hier bleibt die Planung der Verbindungsstraße zur B2 in Karow abzuwarten, denn damit wird auch diese Anbindung hergestellt.
- B2: Die Querungssituation kann aufgrund der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt für Bundesfernstraßen nur dort verbessert werden.

Pankow Route Pa9 „Rosenthal - Weißensee“:

Wilhelmsruher Damm – Friedrich-Engels-Straße – Platanenstraße – Treskowstraße – Waldstraße – Güllweg – Stille Straße – Majakowskiring – Ossietzkystraße - Berliner Straße – Kissingenstraße – Neumannstraße – Thulestraße – Brauhausstraße – Charlottenburger Straße – Tassostraße – Mahlerstraße – Smetanastraße – Chopinstraße – Indira-Gandhi-Straße

Stand der Umsetzung

- Wilhelmsruher Damm/Friedrich-Engels-Straße: wird im Rahmen des Ausbaus der Friedrich-Engels-Straße, 3. BA, mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Der Ausführungszeitraum des 3. Bauabschnitts von Nordendstraße bis Wilhelmsruher Damm/Quickborner Straße kann noch nicht angegeben werden.
- Pastor-Niemöller-Platz/Nordendstraße: der Ausbau der Friedrich-Engels-Straße ist erfolgt und komplett mit Radverkehrsanlagen ausgestattet.
- Die Querungssituation der Hermann-Hesse-Straße, in Höhe Waldstraße und Güllweg, ist trotz der vorhandenen Fußgängerlichtsignalanlage problematisch, hier muss, wie schon zur Pankow Route Pa 1 ausgeführt, ein umfassendes Verkehrskonzept erarbeitet werden.
- Güllweg: die Asphaltierung ist mittelfristig über das Radverkehrsprogramm der Senatsverwaltung finanzierbar.
- Berliner Straße, Pankow: kompletter Ausbau im Zeitraum von 2009 bis 2012 und mit Radverkehrsanlagen versehen.
- Kissingenstraße: kann über das Radverkehrsprogramm mit Radverkehrsanlagen ausgerüstet werden, siehe Pankow Route Pa7.
- Neumannstraße: soll zwischen Wisbyer Straße und Kissingenstraße mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Hierbei soll auch die Quermöglichkeit über die Wisbyer Straße verbessert werden. Die Planung wurde beauftragt, erste Ergebnisse sollen im August 2016 vorgelegt werden, die Umsetzung kann ab 2017 abschnittsweise erfolgen.
- Die Zulassung des Zweirichtungsverkehrs auf dem östlichen Radweg der Prenzlauer Promenade zwischen Am Steinberg und Brauhausstraße muss untersucht werden, ebenso die Möglichkeiten zur Verbesserung der Übersichtlichkeit in den Knotenpunktbereichen der Charlottenburger Straße/Gustav-Adolf-Straße und Charlottenburger Straße/Roelckestraße.
- Tassostraße: die Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung ist erfolgt.
- Tassostraße/Berliner Allee/Mahlerstraße: eine Planung für eine Lichtsignalanlage wurde vorgelegt und befindet sich in der Abstimmung. Die Umsetzung steht in Aussicht.

Pankow Route Pa10 „Schönholz - Buchholz“:

Hermann-Hesse-Straße – Blankenburger Straße – Buchholzer Straße – Schönhäuser Straße – Hauptstraße

Stand der Umsetzung

- Für die Hermann-Hesse-Straße und die Ortsdurchfahrt Niederschönhausen ist die Aufstellung eines städtebaulichen und verkehrlichen Gesamtkonzepts erforderlich, bei dem auch die Haltestellen der Straßenbahn zu beachten sind.
- Anstelle der Weiterführung über die Buchholzer- und Schönholzer Straße kann die Nutzung der Blankenburger Straße und der Pasewalker Straße empfohlen werden, da diese Straßen durch Umbaumaßnahmen komplett mit Radverkehrsanlagen ausgerüstet wurden. Auch die Fortführung in Richtung Hauptstraße über die Berliner Straße ist bereits in Planung und soll voraussichtlich 2017 umgesetzt werden.
- Eine Geschwindigkeitsbegrenzung in der Hauptstraße zwischen Mühlenstraße und Bucher Straße ist aufgrund der Verkehrsbelastung dieses Straßenabschnitts problematisch. Nach Fertigstellung der Radverkehrsanlagen in der Berliner Straße müssen Lösungsansätze zur Planung von Radverkehrsanlagen in der Hauptstraße untersucht werden.

Pankow Route Pa11 „Blankenfelde - Malchow“:

Hauptstraße – Berliner Straße – Buchholzer Straße – Blankenfelder Straße – Berliner Straße – Bahnhofstraße – Am Fließgraben – Ortnithstraße – Malchower Chaussee

Stand der Umsetzung

- Hauptstraße/Berliner Straße, Blankenfelde: wurden im Rahmen der Straßenneubaumaßnahme asphaltiert.
- Buchholzer Straße, Blankenfelde: es existiert bisher kein Planungsansatz für die Herstellung von Radverkehrsanlagen. Im Zusammenhang mit den Planungen für den Wohnungsbaustandort Elisabethaue sind umfangreiche Verkehrsuntersuchungen des Gebietes beabsichtigt. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass in diesem Zusammenhang auch ein bedarfsgerechter Ausbau der Buchholzer Straße geprüft wird.
- Berliner Straße/Pasewalker Straße: Radverkehrsanlagen werden gegenwärtig zwischen Hauptstraße und Eweststraße geplant. Die Umsetzung kann frühestens ab 2017 erfolgen.
- Bahnhofstraße, Franz. Buchholz: der Ausbau zwischen Berliner Straße und Pankstraße ist Teil der Investitionsplanung des Bezirks. Ausführungsbeginn ist frühestens 2020. Es ist beabsichtigt, Radverkehrsanlagen vorzusehen. Aufgrund des geringen Straßenquerschnitts im Bestand muss geprüft werden, ob eine Verbreiterung der Straße (Grunderwerb) über ein Planfeststellungsverfahren möglich ist.
- Zwischen S-Bahnhof Blankenburg und Heinersdorfer Straße ist die Schaffung eines Radwegs auf der Südseite nur durch eine Erweiterung der Verkehrsfläche möglich, hierzu sind gegenwärtig keinerlei

Mittel verfügbar.

- Anstelle der im Nahbereichskonzept vorgeschlagenen Querung der Heinersdorfer Straße in Höhe Fließgraben wird empfohlen, die Heinersdorfer Straße am signalisierten Knotenpunkt Blankenburger Pflasterweg/Heinersdorfer Straße zu überqueren und die gut ausgebauten Geh- und Radwege entlang des Blankenburger Pflasterwegs zu nutzen.

Pankow Route Pa12 „Prenzlauer Berg - Blankenburg“:

Schönhauser Allee – Stargarder Straße – Greifenhagener Straße – Baumbachstraße – Thulestraße – Am Steinberg – Malchower Straße – Straße 30 – Blankenburger Straße – Heinersdorfer Straße – Krugstege – Alt Blankenburg

Stand der Umsetzung

- Die Umsetzung dieses Routenvorschlags ist gegenwärtig nicht absehbar. Für die Asphaltierung des Teilabschnitts der Greifenhagener Straße stehen keine finanziellen Mittel in Aussicht. Die versetzte Querung der Wisbyer Straße in Höhe Greifenhagener Straße–Baumbachstraße ist ungünstig und unübersichtlich.
- Pappelallee/Stahlheimer Straße: die gegenwärtig in der Ausführung befindliche Umgestaltung des Straßenzugs mit der Schaffung von Radverkehrsanlagen und die in Planung befindlichen Radverkehrsanlagen in der Neumannstraße mit der in diesem Zusammenhang geplanten Querungsmöglichkeit über die Wisbyer Straße führen zu der Einschätzung, dass diese Route bevorzugt zu empfehlen ist.
- Prenzlauer Promenade: Im weiteren Verlauf ist die versetzte Querung in Höhe Thulestraße und in Richtung Brauhausstraße als ungünstig einzuschätzen. Die Führung der Route über die Straße Am Steinberg mit der Verbindung zur Romain-Rolland-Straße ist derzeit nicht möglich.
- Blankenburger Straße/Heinersdorfer Straße: sind mit Geh-/Radwegen gut ausgebaut. Im Ortskern von Blankenburg sind Radverkehrsanlagen vorhanden. Auch die Weiterführung bis nach Karow und Buch ist möglich.

Zusammenfassung

Im Zeitraum zwischen 2008 bis 2016 wurde ein großer Teil der Nahbereichskonzeption bereits umgesetzt. Finanziert wurden die Maßnahmen über das Radverkehrsprogramm der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, über Maßnahmen der bezirklichen Investitionsplanung und Sondermittel.

Dennoch konnte bisher keine der Nebenrouten durchgängig hergestellt werden. Eine systematische Abarbeitung des Nahbereichskonzepts ist nicht möglich, weil dafür keinerlei Kapazitäten im Straßen- und Grünflächenamt Pankow vorhanden sind.

Im Bezirk gibt es keine Haushaltsansätze für die Planung und den Bau von Radverkehrsanlagen als bezirkliches Nebenroutennetz.

Personal für die Planung und den Bau von Radverkehrsanlagen existiert im Straßen- und Grünflächenamt nicht.

Für die Wegweisung und Beschilderung der bezirklichen Radrouten ist eine gesonderte Konzeption aufzustellen, auch hierfür ist weder Personal noch ein Haushaltsansatz vorhanden.

Der Erweiterungsbedarf des Nebenroutennetzes im Hinblick auf den wachsenden Bezirk ist derzeit nicht abschätzbar, darum fehlt für eine Aktualisierung der Nahbereichskonzeption derzeit jede Grundlage.

Zu 2.

Da für die Herstellung von Radverkehrsanlagen keinerlei bezirkliche Mittel zur Verfügung stehen, erfolgt die Planung und Ausführung der Radverkehrsanlagen in enger Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt.

Vorschläge für bezirkswide Nebenrouten können nur unter Beteiligung der zuständigen Stellen bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt erarbeitet werden, weil nur so die zur Umsetzung dieser Maßnahmen erforderliche Finanzierung in Aussicht steht.

Dafür werden Verhandlungen mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt geführt.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Der Mittelbedarf für die weitere Umsetzung der Nahbereichskonzeption für den Radverkehr ist gegenwärtig nicht einschätzbar.

Gleichstellungs- und gleichbehandlungsrelevante Auswirkungen

keine

Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung

keine

Kinder- und Familienverträglichkeit

entfällt

Matthias Köhne
Bezirksbürgermeister

Jens-Holger Kirchner
Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung